Sommario

numero 62 - anno XIII - giugno 2021

Venezia, Isola del Lazzaretto Nuovo 2
di Gerolamo Fazzini

Grande Guerra - Le *Case del Soldato* 13
di Giovanni Donato

I Re carlisti a Venezia 29
di Riccardo Pasqualin

La battaglia di Focchies del 12 maggio 1649 37
di Alessandro Dissera Bragadin

Enigmi veneziani a San Simeon Grando 50
di François Vidoc

SPIGOLATURE DI ANTROPOLOGIA VENETA

Ricerca etnografica nelle valli bellunesi 18
di Cleto Corrain

Rassegna bibliografica 55

In copertina: Planimetria del *Lazzaretto Nuovo*, 1837-1838, (ASVE, *Direzione del Genio Militare in Venezia, Atti, serie II, b.143, dis.39*). Nel riquadro: iscrizione del 1585.

La collaborazione a "Storia Veneta" è aperta a tutti, purché gli articoli e le illustrazioni siano adeguatamente documentati. Gli Autori sono i soli responsabili degli articoli pubblicati. Dattiloscritti e fotografie, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

L'abbonamento ha la durata di un anno solare. Ai nuovi abbonati verranno inviati i numeri già pubblicati nell'annualità sottoscritta. Gli abbonamenti non disdetti entro il 30 dicembre s'intendono tacitamente rinnovati per l'anno successivo.
Gli abbonati sono pregati di versare la quota di abbonamento entro il mese di marzo.
Per motivi organizzativi, agli abbonati che non avranno disdetto né versato la quota di abbonamento entro le scadenze fissate, verrà inviato "Storia Veneta" in contrassegno gravato delle relative spese postali.

STORIA VENETA
Rivista di divulgazione storica
per conoscere il passato dei Veneti
Iscrizione al Tribunale di Padova
n. 2169 del 5 marzo 2009
Iscrizione al ROC n. 18700 del 29.9.2009

Editore
Editrice Elzeviro - Tipografia BGM
Via A. da Bassano, 31 - 35135 Padova

Direttore responsabile ed editoriale
Roberto Stoppato Badoer
olmo.r@tiscali.it

Supporto culturale
Associazione per lo Studio
della Storia Postale
Casella Postale 325 - 35100 Padova

Sede redazionale
Tipografia BGM
Via A. da Bassano, 31 - 35135 Padova
Tel. / Fax 049 617066
elzeviro2@virgilio.it

Composizione e stampa
Tipografia BGM
35135 Padova

Abbonamento 2021
Euro 40,00 da versare come segue:
C/C Postale n. 1048986150 intestato a
Tipografia BGM - Padova
Banco Posta
IBAN: IT14D0760112100001048986150
Intesa Sanpaolo - Ag. n. 6
IBAN: IT65V0306912134100000012508

Italia
Ordinario Euro 40,00
Sostenitore Euro 200,00

Estero / Abroad Subscrption
Ordinario Europa Euro 80,00
Ordinario Americhe Euro 100,00
(non si accettano assegni / no Cheque)

Una copia Euro 10,00
Numero arretrato Euro 15,00

Hanno collaborato a questo numero
Massimo Benetton, Roberto Stoppato Badoer,
Antonio Biasioli, Cleto Corrain,
Alessandro Dissera Bragadin,
Giovanni Donato, Gerolamo Fazzini,
Alberto Lonigo, Riccardo Pasqualin,
François Vidoc, N. H. Von Veneni Gutta

www.elzeviroeditrice.com
ISBN 978-88-31974-02-8

Riccardo Pasqualin

I Re carlisti a Venezia

Altre curiosità sul Carlismo veneziano e gli esordi della navigazione a motore a Venezia

In *"Storia Veneta"* è già apparso un testo dedicato alla presenza del Carlismo, ossia il tradizionalismo spagnolo, nella città di Venezia[1]. L'entusiasmo che ha suscitato la pubblicazione di quel saggio ha spinto chi scrive a iniziare una nuova ricerca per ampliare il primo testo, procedendo nello studio per la possibile stesura di una monografia più ampia ed esaustiva.

Frontespizio di uno dei volumi della *"Historia de la guerra civil y de los partidos liberal y carlista"* (1856-58) di Antonio Pirala (1824-1903). A destra, sulla bandiera del tradizionalista, si legge il motto *"Religion y fueros"*, che testimonia come il Carlismo difese le autonomie municipali e regionali sin dalla prima *Carlistada*.

Questo secondo articolo dedicato ai carlisti in laguna è una piccola raccolta di notizie documentate, compilate con la speranza di incuriosire ulteriormente i lettori che risiedono nella Penisola italiana e i visitatori stranieri.
Lo scrittore Ramón María del Valle-Inclán (1866-1936) ha dedicato sette romanzi storici al Carlismo e al percorso esistenziale di un legittimista scapestrato, il Marchese de Bradomín[2]: *«il più meraviglioso dei Don Giovanni: brutto, cattolico e sentimentale»*[3].

---

1) Riccardo Pasqualin, *"I Re carlisti a Venezia"*, in «Storia Veneta», n. 56, aprile 2020, pp. 25-34.

2) Si tratta della quadrilogia delle *"Sonatas"*: *"Sonata d'autunno"* (1902), *"Sonata d'estate"* (1903), *"Sonata di primavera"* (1904) e *"Sonata d'inverno"* (1905) e della trilogia della guerra carlista: *"I crociati della causa"* (1908), *"Il bagliore del falò"* (1909), *"Falchi d'altri tempi"* (1909). Cfr. Dianella Gambini, *"Modalità estetiche del tradizionalismo di Valle-Inclán"*, Quaderni degli Incontri Tradizionalisti di Civitella del Tronto 2002; Nicola Del Corno, *"Ramón del Valle-Inclán. Uno scrittore carlista"*, Olschki, Firenze 2003.

3) Valle-Inclán, *"Sonata d'inverno"*, Passigli, Firenze 1993, p. 125.

Foto ritratto di Carlos María de Borbón y Austria-Este, poi Carlo VII, nel 1880 circa.

Lo stesso Valle-Inclán, in gioventù, fu vicino al tradizionalismo[4] e in una delle avventure di Bradomín, *"Sonata d'inverno"* (1905), egli scrisse che nella corte carlista di Estella c'era: *«una sala oscura pavimentata di noce, con le pareti coperte di armi e bandiere, le bandiere conquistate nella guerra dei sette anni da quei vecchi generali di memoria ormai leggendaria»*[5]. Quella stanza dei trofei esisteva davvero e fu ricomposta a Venezia.
Carlos María de Borbón y Austria-Este (1848-1909), Carlo VII, Duca di Madrid, riconosciuto come re legittimo dai tradizionalisti, trasferitosi in Italia dopo la terza guerra carlista (1872-1876), abitò per anni a Palazzo Loredan; Maria Damerini[6] ricorda che egli *«aveva passato l'ultima sua epoca di laconico pretendente, tra le collezioni d'arte orientale portate con sé in esilio»*[7].
A quel tempo *"El Correo Español"*, giornale tradizionalista, divulgava spesso il contenuto di telegrammi inviati dalla segreteria del palazzo veneziano; ed esisteva persino un periodico che si chiamava *"El Loredan"*, che pubblicava anche una piccola cronaca di ciò che accadeva nel quartier generale del Carlismo.
Per tutta la sua vita, Don Carlos fu sempre intimamente legato a diverse località del nostro paese. Va ricordato che durante l'ultima guerra carlista i cattolici intransigenti italiani sostennero i tradizionalisti con i loro giornali, ma anche partendo per la Spagna arruolandosi come volontari. Si può citare il caso di Benedetto Locatelli, corrispondente carlista del giornale romano *"La Frusta"*, che fu capitano nell'esercito pontificio e nell'armata di Carlo VII, e spirò durante la battaglia di Estella, il 27 giugno 1874.
Provando ad analizzare gli anni che vanno dal 1876 al 1898, Enzo Badioli (1921-1995) insiste sul fatto che - a parer suo - in Italia non ci fu una vera rivoluzione[8]. In realtà non è così, i rivoluzionari italiani furono veramente artefici di una grande mutazione, ma essa si concretizzò gradualmente, per tappe.
Dopo la proclamazione del Regno d'Italia, diversi carlisti si erano uniti ai briganti nel Sud della no-

Ritratto dell'ufficiale carlista Benedetto Locatelli, immagine apparsa sul numero 165 del giornale romano *"La Frusta"*.

Testata de *"El Loredan"*, settimanale carlista. Da dietro il vecchio palazzo sorge un nuovo sole *"per Dio, per la Patria e per il Re legittimo"* (motto del Carlismo).

---

4) Valle-Inclán fu un intellettuale dalle passioni mutevoli ed è impossibile inquadrarlo in un solo movimento artistico o di pensiero. I sentimenti che lo portarono ad aderire al Carlismo furono probabilmente sinceri, ma si trattò di una vicinanza limitata nel tempo. Non possiamo nemmeno escludere che avesse preso una determinata posizione politica per puro idealismo, egli stesso fece dire al protagonista dei suoi romanzi le seguenti parole: «*Io ho sempre considerato più bella la regalità rovesciata che la regalità assisa sul trono, e sono stato difensore della tradizione per ragioni di estetica. Il carlismo ha per me l'incanto solenne delle grandi cattedrali; e perfino nel periodo della guerra mi sarei accontentato se lo avessero dichiarato monumento nazionale*» (ivi, p. 113).

5) Ivi, p. 30.

6) Giornalista e critica d'arte, Maria Damerini è scomparsa nel 2006, a 102 anni (cfr. *"È morta ad Asolo Maria Damerini"*, in *«il Giornale»*, 30/05/2006).

7) Maria Damerini, *"Gli ultimi anni del Leone. Venezia 1929-1940"*, Il Poligrafo, Padova 1988, p. 132.

8) Cfr. Enzo Badioli, *"Sulla storia d'Italia dal 1876 al 1898"*, Il Pilastrello, Lendinara 1991.

Augusto Ferrer-Dalmau, *"Il generale Tristany alla guida delle truppe carliste"* (particolare), (fonte Wikipedia).

stra penisola per cercare di sconfiggere il Risorgimento, ma ogni tentativo si era mostrato vano[9].
José Borges (1813-1861) e altri tradizionalisti: *«fedeli al principio legittimista che sosteneva il trono e l'altare, erano stati arruolati all'estero da comitati o da emissari borbonici e gettati sulle coste calabre in un'ambiziosa missione: dovevano riorganizzare i resti di quell'esercito napoletano che un anno prima non era riuscito a difendere il regno di Francesco II di Borbone* [1836-1894] *contro i volontari del generale Garibaldi»*[10].
Fra gli ufficiali spagnoli che avevano tentato di guidare le bande ci fu anche Rafael Tristany y Parera (1814-1899), che aveva partecipato a tutte le insorgenze carliste. Nel 1861 Francesco II di Borbone lo aveva nominato comandante generale delle province abruzzesi.
Quella di Tristany in Italia è una tragica storia di inganni e delusioni. Insieme ad altri legittimisti, egli venne nel Sud credendo di trovarvi degli uomini affidabili e onesti come i *requetés* della Navarra o della Catalogna, invece si imbatté in un gran numero di criminali comuni e di traditori. Infine decise di andarsene. Questo frangente della sua avventurosa vicenda umana ricorda un passaggio della *"Sonata d'estate"* (1903) di Valle-Inclán:

«Vostra signoria lo sappia: se sono amico dei banditi, è perché spero di servirmi di loro...Sono uomini coraggiosi e mi aiuteranno...Da quando sono arrivato in questa terra ho un pensiero fisso. Vostra signoria lo sappia: voglio fare imperatore don Carlos V»[11].

Gli anni della guerra nel Mezzogiorno dovevano sembrare lontani a tutti quando, nel 1894, Tristany venne a Venezia per incontrare Carlo VII (forse per l'ultima volta), insieme al sacerdote José Espinós, vicario di Albi e veterano carlista. Il 16 maggio di quell'anno, il prete celebrò la Santa Messa nella cappella di Palazzo Loredan, con Tristany come accolito[12]. Almeno in Italia, i tempi delle rivolte legittimiste erano finiti, e ormai quei vecchi moti erano solo materiale per gli storici.
Dagli anni '60 si erano avuti cambiamenti in ogni ambito, pensiamo anche solo alla tecnologia o, nello specifico, ai trasporti veneziani.
A Venezia, inizialmente, Don Carlos si mosse in gondola, con tanto di gondolieri in divisa, ma più tardi poté servirsi anche di barche a motore per-

La barca *Ondarroa*, con a bordo la coppia reale, in una cartolina del 1905 (circa).

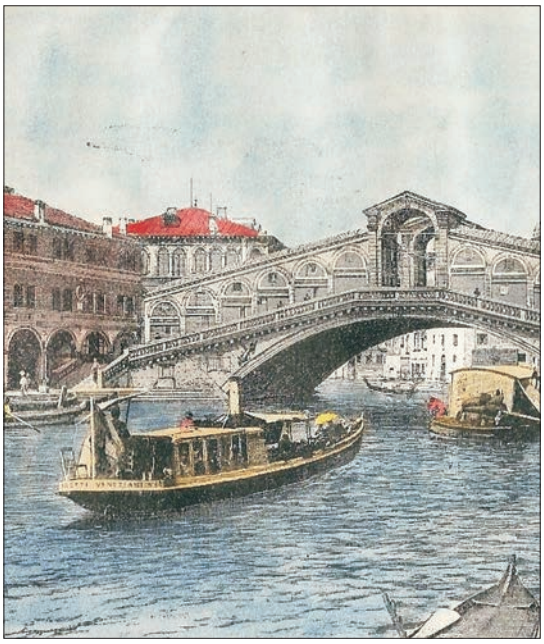
9) Per un quadro generale sul cosiddetto brigantaggio cfr. Antonio Manhès, R. Mc Farlan, *"Brigantaggio"*, Capone, Lecce 2001.

10) Mario Monti, *"I briganti italiani"*, Vol. II, Longanesi, Milano 1967, p. 15.

11) Valle-Inclán, *"Sonata d'estate"*, Alia, Milano 2011, p. 175.

12) *«El Correo Español»*, Anno VII, mercoledì 23 maggio 1894, n. 1711.

Stampa antica con veduta del 1892 - Canal Grande con al centro il Ponte di Rialto, a Venezia. L'immagine è animata dalla presenza di un vaporetto. Da: *"L'Italia Superiore"*, disegno di E. Bondier, *«Corriere della Sera»*, Milano.



sonali. Occorre quindi tentare di ripercorrere brevemente la storia dell'evoluzione della navigazione nella Laguna Veneta.

Nell'ambito dei trasporti pubblici veneziani la vera trasformazione nei sistemi di comunicazione acquea si ebbe con l'applicazione del motore a vapore ai natanti, che consentì maggiore rapidità negli spostamenti, nonché più sicurezza in caso di condizioni meteorologiche difficili. I nuovi mezzi s'imposero prima nelle comunicazioni extraurbane: nel 1872 si costituì la Società Veneziana Lagunare di Navigazione a Vapore (S.V.L.N.V.) per la gestione delle linee Chioggia-Venezia e Venezia-Cavazuccherina (oggi Jesolo)-Venezia-San Donà di Piave13).

Nel racconto *"Disgrazie d'un viaggio felice"* (settembre 1878), la romanziera trevigiana Luigia Codemo (1828-1898) riassume un viaggio in vaporetto come qualcosa di assolutamente ordinario: *«Per dir la verità fermando in pensiero la corsa in Vaporetto speravo qualcosa di bello che, a raccontarlo, impressionasse i lettori di questa Gazzetta. Ma non è mia colpa se le cose procedettero liscie dal principio alla fine ... I viaggi fantastici, Verne può inventarseli, colla potente grazia dello scienziato e del romanziere»*[14]. Muoversi così era già qualcosa di normale, nulla di bizzarro.

Le necessità legate al turismo, però, premevano affinché si adottasse una soluzione moderna agli spostamenti anche nel centro di Venezia, perché non tutti (a differenza del Re di Spagna in esilio) potevano permettersi una gondola.

«La storia della navigazione interna lagunare in Venezia ebbe inizio il 27 luglio 1880 per iniziativa del piemontese Alessandro Finella, personaggio divenuto in breve tempo famoso in questa città, da lui tanto amata e dove frequentemente soggiornava» scrive Giampaolo Salbe nella sua storia dei trasporti pubblici veneziani, *«Questi, deplorando la lentezza delle comunicazioni, disimpegnate esclusivamente dalle barche e dalle gondole, chiese l'autorizzazione per conto di una Società con capitale francese per la costruzione di un servizio rapido con natanti a vapore, sul modello di quelli allora funzionanti in Francia sulla Senna»*[15].

Il vaporetto *"Regina Margheria"* in un'immagine dell'epoca.

Il 24 aprile 1881 un regio decreto autorizzò l'attuazione del servizio urbano dei vaporetti, poi collegato con quello extraurbano, e dopo 10 giorni fece il suo ingresso in Canal Grande il primo *"vaporino"*: il *"Regina Margherita"*[16]. Il 15 settembre 1881, in Canal Grande ebbe inizio il regolare servizio dei vaporetti omnibus: otto navi di fabbricazione francese facevano la spola tra la stazione ferroviaria e il molo. Le proteste dei gondolieri furono quasi immediate e, tra l'1 e il 2 no-

---

13) Giampaolo Salbe, *"Storia dei trasporti pubblici di Venezia Mestre Lido"*, Calosci, Cortona 1985, p. 16.

14) Luigia Codemo, *"Scene marinare"*, Zoppelli, Treviso 1879, p. 299.

15) G. Salbe, *op. cit.*, p. 18.

16) Ivi, p. 17.

vembre 1881, costoro proruppero in uno sciopero clamoroso contro l'introduzione dei vaporini. Incatenati i loro legni, i contestatori divulgarono un comunicato patetico che si richiamava alle antiche glorie della città: *«Sulla Repubblica di S. Marco un maleodorante fumo sputato da una ciminiera annebbia la veduta»*. Reggendo un gagliardetto nero, come in segno di lutto, il gondoliere più anziano di Venezia si mise alla testa dei suoi colleghi e li guidò in uno scontro con i gendarmi, che riuscirono a disperderli: lottare contro la tecnologia è inutile. Da allora la gondola cessò di essere la regina delle lagune.
Sappiamo che Don Carlos iniziò a risiedere con stabilità a Palazzo Loredan nel 1882[17]; da casa sua, egli vide certamente il *"Regina Margherita"* che solcava le acque e non tardò a comprarsi egli stesso un motoscafo. Carlo VII non fu mai un conservatore, né un retrogrado, bensì un vero tradizionalista: non fu nemico né delle innovazioni positive e necessarie, né dell'industria. Pensare alla tradizione umana come a qualcosa di anacronisticamente immutabile, e quindi come a un elemento fossilizzato e morto, è sbagliato. Il tradizionalismo ispanico non è né antiquariato, né archeologia: la tradizione è dinamica e ogni uomo la trasmette aggiungendoci il suo personale contributo. Senza di questo la tradizione sarebbe un cadavere, invece è una forza viva e selettiva che si migliora e si accresce. La curiosità dell'aristocratico per le cose moderne, ergo, non è un fatto strano, né tanto meno stridente.

La barca a motore *Ondarroa* ormeggiata davanti a Palazzo Loredan, fotografia del 1907.

Carlo VII e sua moglie Berta de Rohan stanno per salire a bordo di *Ondarroa* (1907).

Il primo motoscafo della storia è considerato quello che fu collaudato in Germania, nel 1886, sul fiume Neckar, da Gottlieb Wilhelm Daimler (1834-1900) e Wilhelm Maybach (1846-1929).
Nonostante vari tentativi di ricerca, chi scrive non è riuscito a sapere quando Carlo acquistò la sua prima barca a motore; tuttavia esistono dei documenti fotografici che provano che almeno sin dal 1904 egli fu proprietario di una *«lancha automóvil»* che era stata ribattezzata col nome di Ondarroa. Essa era ornata da bandiere spagnole a poppa e a prua, come il mezzo di trasporto di un capo di stato.

---

17) *«A partir de 1882 don Carlos estableció su residencia en el palacio Loredán de Venecia, que le había cedido su madre, quien a su vez lo había heredado de su hermana la condesa de Chambord. Mientras que doña Margarita, con su sus hijos, hacía lo propio en la Tenuta Reale de Viareggio, en Lucca, que había recibido de su abuela, María Teresa de Saboya».* (Ignacio Miguéliz Valcarlos, *"Fotografía del cuarto de banderas del Palacio Loredán"*, aprile 2017: *https://www.unav.edu/web/catedra-patrimonio/aula-abierta/pieza-del-mes/2017/abril.*

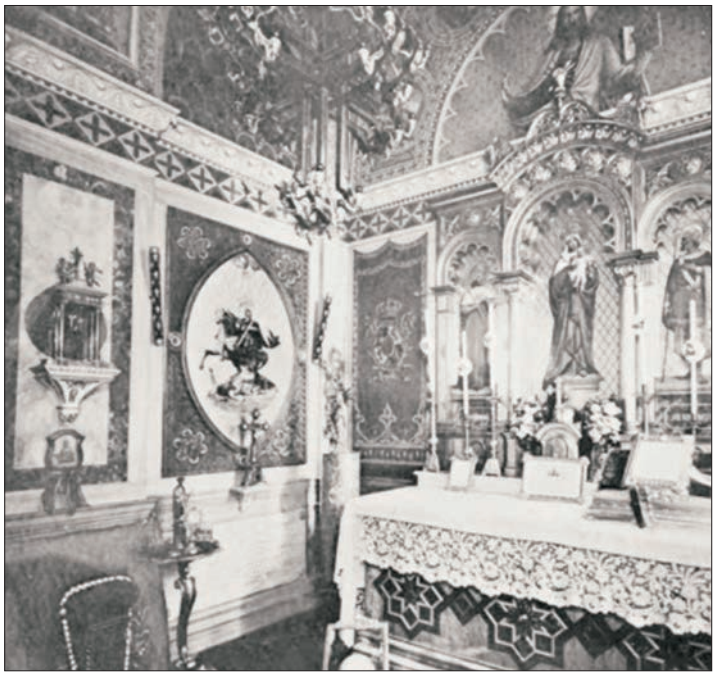
Fotografia del 1904: a destra vi è la barca *Ondarroa*, con a bordo Don Carlos e la moglie Berta, la coppia reale era accompagnata dai conti d'Arbelaiz, Tirso de Olazábal e Ramona Álvarez de Eulate. Sullo sfondo c'è San Servolo.

Tra le immagini del natante vi è una fotografia del 1904 che immortala Tirso de Olazábal (1842-1921) e la sua consorte Ramona Álvarez de Eulate y Moreda (1846-1927), Conti di Arbelaiz, durante una gita in barca con Don Carlos e sua moglie Berta de Rohan (1868-1945). Assiduo frequentatore di Palazzo Loredan, de Olazábal soggiornò nella città di San Marco anche durante gli incontri per la stesura dell'*"Atto del Loredan"* (1897); all'inizio del Novecento, costui era un vecchio cospiratore carlista che ormai si limitava quasi solo all'attività di conferenziere.
Il monarca, inoltre, possedeva anche una seconda imbarcazione meno grande e meno potente di Ondarroa, ossia la *«lancha motora» Lequeitio*, anch'essa fornita di bandiere spagnole. Il traffico in laguna stava aumentando; Thomas Mann nel racconto *"La morte a Venezia"* (1912), scritto tra il 1911 e il 1912, accenna a come il sistema di trasporti fosse abbastanza moderno e collegato, o comunque in crescita e in fase di miglioramento[18].
Nel 1907 il Re in esilio accordò un'intervista al giornalista argentino Juan José de Soiza Reilly (1880-1959), allora corrispondente da Parigi della popolare testata *"Caras y Caretas"*[19]. Il sudamericano raggiunse quindi Venezia per un primo

La barca *Lequeitio* in una cartolina.

[18] In un articolo del 1911 apparso sulla *"Rivista Nautica Italia Navale"* (Anno XX, 1ª quindicina di settembre, n. 17, p. 304), intitolato *"La crociera internazionale Pavia-Venezia-Roma"*, Achille Benedetti (1881-1951) scrisse: «*I motoscafi suscitavano speranze e gioie di nuovi impulsi commerciali, di nuovi traffici oggi fatalmente arenati per mancanza di mezzi di comunicazione. Pavia, Mantova, Cremona, Casalmaggiore, Pontelagoscuro e tutti i piccoli centri disseminati sulle monotone ma fertili sponde del Po, tutti i cammini da cui è tagliato il piatto orizzontale padano vedevano nei motoscafi i Messia desiati* […] *Nessun problema economico invece doveva risolvere la crociera marittima Venezia-Roma*».

[19] Il settimanale argentino *"Caras y Caretas"* fu edito dal 1898 al 1939, si rivolgeva a un pubblico generale con fotografie di buona qualità, umorismo e vignette, ma anche seri approfondimenti politici, sociali e culturali.



Da sinistra:
"Cuardo indio", ossia la stanza con arredi orientali, e la cappella di Palazzo Loredan. Immagini tratte da *«Caras y Caretas»*, Anno X, 16 novembre 1907, n° 476.

abboccamento: *«Credevo di incontrare un orco. Tutto il contrario. Mi sono trovato davanti due braccia aperte. Un bambino...*
[Carlo VII] *Vive a Venezia, nel vecchio Palazzo Loredan, regalo della sua buona madre l'Arciduchessa Maria Beatrice* [1824-1906]*, che è deceduta lo scorso anno. Ho attraversato con attenzione d'artista le magnifiche sale di questa residenza. Nei suoi ambienti sembra aleggiare l'anima chisciottesca degli antichi re spagnoli. Ecco dove ora lo sfortunato Carlo VII soffre i dolori di una ricchezza piena di miserie...»*[20]. Lo scrittore vide il salone delle battaglie e la stanza delle bandiere, adorna di vessilli stinti, laceri ed eroici, che si erano macchiati di sangue negli scontri coi liberali. Tra quei ricordi il monarca legittimo trascorreva l'inverno, mentre durante la primavera si spostava in Svizzera.
Don Carlos aveva un bellissimo cane danese e lo seguiva un ragazzino nero, un piccolo paggio. Costui si chiamava Insuf Abashi e de Soiza Reilly ha trascritto la sua storia: si trattava di un bambino abbandonato dalla madre in Egitto, dove la famiglia reale lo aveva adottato, Berta - gentildonna col cuore di regina - lo aveva allevato con cura e lo educava. Nello stesso articolo, Carlo VII parlò delle condizioni in cui versava la Spagna, con un'attenzione particolare per la Catalogna: *«Prima di morire avrò la gioia di poter realizzare, come Conte di Barcellona, la solenne promessa che ho fatto più di trent'anni fa ai popoli della vecchia corona d'Aragona. La sacra promessa di re-*

«Insuf Abashi, moretto del Cairo, con il cane di Don Carlos e in abiti egiziani accompagna sempre i suoi signori», immagine tratta da *«Caras y Caretas»*, Anno X, 16 novembre 1907, n° 476.

[20] Juan José de Soiza Reilly, *"Una visita á don Carlos de Borbón"*, in *«Caras y Caretas»*, Anno X, 16 novembre 1907, n. 476.

Da sinistra:

«Don Carlos visitando á su señora madre, la archiduquesa María Beatriz, en su retiro de Gorizia».

Ritratto marmoreo di Giovanni Martini, opera dello scultore vicentino Giovanni Beordo (gentile concessione della famiglia Martini).

staurare i venerandi fueros [le legittime autonomie regionali e municipali]*! E impiantare un sistema che risollevi tutte le regioni spagnole dalla loro attuale prostrazione...»*[21]. I catalani di allora attendevano speranzosi il ritorno del loro Re.
Tornando a Don Carlos, egli morì a Varese il 18 luglio 1909; prima di spegnersi lasciò detto che la custodia dei tesori della stanza delle bandiere spettava di diritto a suo figlio Jaime III (1870-1931), affinché un giorno, trionfante, riportasse in Patria i vessilli dei suoi avi[22]. Purtroppo la storia andò in maniera diversa, e, in seguito, quei magnifici simboli andarono venduti, come se si fosse trattato solo di comuni pezzi d'arredamento.

Il *Carlismo* raccontato da uno scrittore vicentino

Nel 1900 andò in scena a Vicenza uno spettacolo teatrale molto particolare: si trattava del *"Don Pedro d'Elisonda"*, un dramma storico in quattro atti dello scrittore marosticense Giovanni Martini (1876-1905) dedicato alla prima guerra carlista (1833-1840), o *Carlistada*. Nello stesso anno, presso la tipografia vicentina Andrea Palladio, l'autore pubblicò il suo testo col titolo *"D. Pedro d'Elisonda. Episodio della guerra dei Carlisti"*.
Martini fu un artista sfortunato e morì giovane, prima di riuscire a laurearsi e a sposare la sua fidanzata. Questa storia di carlisti, fatta di congiure e di eroismi, è la sua opera migliore e in questo lavoro drammaturgico il vicentino mostra simpatia per il tradizionalismo spagnolo, nonché di conoscerne le vicende. Non ci è noto se Martini abbia mai avvicinato Carlo VII e abbia visitato Palazzo Loredan, ma, date le molte coincidenze, non è un'ipotesi da scartare a priori.
Il *"Don Pedro d'Elisonda"* racconta le peripezie di una famiglia di nobili legittimisti, i Conti di Elisonda, che si battono per riconquistare l'onore della loro casata dopo essere stati accusati ingiustamente di aver tradito il Re. Soffermandosi sui protagonisti, va notato che il servitore dei d'Elisonda si chiama Numida ed è un africano; forte fisicamente e nella fede in Dio, nella trama egli è il *deus ex machina*. La presenza nel copione di questo personaggio esotico e positivo - che ricopre un ruolo fondamentale - è molto interessante alla luce della storia del piccolo Insuf Abashi, paggetto di Don Carlos.
Per la Collana di Studi Carlisti, pubblicata dall'Editore Solfanelli di Chieti, chi scrive ha curato una nuova edizione del *"Don Pedro"*[23] con cui si augura di far conoscere ai Veneti un'altra pagina dimenticata della loro storia, o magari anche solo un breve paragrafo ... ma pur sempre emozionante. Chissà se, un giorno non lontano, il capoluogo berico vorrà riappropriarsi della memoria di questo suo illustre cittadino.
Si potrebbe quasi dire che anche Vicenza abbia avuto il suo Valle-Inclán, ma ciò sarebbe ingiusto, poiché invero Martini ha scritto un paio d'anni prima dello spagnolo e non merita di essere ridotto a epigono.

Riccardo Pasqualin

Firma dello scrittore vicentino Giovanni Martini fotografata da un libro della sua biblioteca (gentile concessione della famiglia Martini).

Ringraziamenti:
Ringrazio i discendenti del poeta Giovanni Martini e il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme per le loro preziose indicazioni riguardo i temi trattati.

21) *Ibidem.*

22) I.M. Valcarlos, *op. cit.*

23) Giovanni Martini, *"Don Pedro di Elisonda. Episodio della guerra dei Carlisti"*, Solfanelli, Chieti, in corso di pubblicazione.